

Чертов мост через 202 года

Еще в прошлый раз, в 1992 году, перед поездкой на симпозиум по динамическим играм и приложениям в Швейцарию я предполагал посетить места, по которым проходила в 1789 году героическая армия Суворова. В особенности меня интересовал отрезок пути между Андерматтом и Альтдорфом, включающий переход через Чертов мост. Но тогда этого выполнить не удалось. За три дня до поездки я получил перелом левой ноги и в результате в Швейцарию пришлось ехать на костылях, и только благодаря помощи друзей – В. Захарова, Н. Зенкевича и В. Мазалова удалось совершить эту поездку. Правда, и тогда мы многое увидели, однако существенно отклониться от маршрута не могли.

На этот раз я поехал всего на четыре дня, но у меня оказался один свободный день. Ральф Виллигер из Политехнической школы Лозанны, написавший на факультете ПМ-ПУ дипломную работу под моим руководством и блестяще защитивший ее в Лозанне, одолжил у родителей пятидверный джип Тойота-Равиа, и мы выехали рано утром 20-го марта 2001 года из Лозанны.

Несмотря на сложный альпийский рельеф за последние тридцать лет швейцарцам удалось проложить сквозь хребты и горные долины великолепные автострады. Мостовые путепроводы проходят иногда над целыми горными долинами, огибают, висят над бездной, многокилометровые скальные массивы. Во многих случаях автострада надолго уходит под землю, чтобы после выхода из тоннеля удивить водителя неожиданным пейзажем. Несмотря на это дорог все-таки недостаточно, и они сильно перегружены, поэтому для того чтобы выполнить за один день задуманное, мы должны были выехать очень рано.

Сперва дорога шла берегом Женевского озера, через утренний туман виднелись ледники на противоположной французской стороне, причудливо нависающие над озером. Прямо у берега, плотно прижавшись к нему, оставались маленькие селения со средневековыми церквями и замками и сверкающими качеством современными домами крестьян. Вскоре автострада вошла в многокилометровый тоннель, и мы попали в живописную долину Роны. Скорость на автостраде ограничена 120 километрами в час, однако многие водители, если позволяют условия, превышают этот показатель. Дорожная полиция практически отсутствует и своими действиями не снижает безопасность движения. Имеются автоматические контроллеры скорости, но их расположение водителям хорошо известно, поэтому и они больших неудобств не доставляют.

В Брите автострада уходит через Симплон в Италию, а мы продолжили путь по обычной дороге в сторону Андерматта. Дорога начала подниматься в горы, на фоне снежных вершин то тут, то там выделялись высокие белые колокольни деревенских церквей: мы подъезжали к перевалу Фурка (2431 м.). В марте перевалы покрыты снегом, но нам казалось, что на джипе удастся

проехать, однако Фурка был закрыт, и мы, подождав на железнодорожной станции полчаса и заплатив 30 швейцарских франков, погрузились с машиной на железнодорожную платформу и проехали под перевалом по 14-километровому туннелю. В марте наплыв туристов невелик, и с нами всего было 8 машин. Поездка заняла примерно 20 минут, и мы оказались на другой стороне перевала в долине реки Рейсы, где и происходили основные сражения Швейцарского похода. Через несколько километров наше шоссе соединилось в Андерматте с Сен-Готардской дорогой.

24 сентября 1799 Суворов, овладев Сен-Готардом, спустился в Андерматт, соединился здесь с Розенбергом и, проследовав далее еще на пару километров вдоль реки Рейсы, подступил 25 сентября утром к Урнер Лоху. Мы подъехали к Урнер Лоху и остановились. По описанию очевидцев похода Урнер Лох представлял собой тоннель, прорытый с помощью взрывов сквозь скалы. Он имел длину в 80 шагов и был в 400 шагах от Чертова моста. Через него и проходит Сен-Готардское шоссе. На сегодня туннель несколько расширен и удлинен и продолжает служить единственным проездом для потока автомобилей, идущих от Сен-Готарда к Люцернскому озеру. Прямо за туннелем шоссе резко сворачивает вправо и по вновь отстроенному мосту через Рейсу входит в очередной туннель. Чертов мост остается слева внизу от нового моста, он отреставрирован, но подъехать к нему на машине мы не смогли, так как старая дорога, по которой шла армия Суворова, была частично завалена снегом. Ее можно было обнаружить рядом с выходом из Урнер Лоха, здесь она имеет ширину в два-три метра и круто спускается вниз к мосту, а за мостом резко сворачивает вправо, проходя по пробитому в скалах выступу. Д. Милютин в своей «Истории войны между Россией и Францией» пишет, что французы обороняли Урнер Лох ружейным огнем и картечным огнем из пушки, поставленной в тоннеле, и очистили его только после появления русских на горах выше выхода из тоннеля к мосту. Только с большим трудом можно себе представить, как первый батальон русских мужественно бросился в мрачно зиявшую дыру, откуда навстречу веяла неведомая гибель. Когда первые вышли из Урнер Лоха к открытой пропасти Чертова моста, они, естественно, обнаружили, что немедленно отойти назад невозможно. Также нам стало ясно, что никаких естественных укрытий между Лохом и мостом не было, поэтому на узкой дороге между скалами и пропастью не могла не произойти давка столпившихся густых масс, обстреливаемых губительным неприятельским огнем. Но в этот миг смятения русские солдаты дали очередное великое доказательство своей отваги и решимости. Подвергаясь все время смертельной опасности свалиться в пропасть и невзирая на близкий неприятельский ружейный огонь, они спустились по крутому скалистому склону вышиной примерно 150 метров, отделявшему их от русла реки Рейсы, перешли вброд эту горную реку, бурные волны которой доходили им почти до подмышек, взобрались по еще более отвесному склону на противоположный берег и прогнали стоящих за мостом французов. Этот эпизод, а именно спуск к Рейсе, скорее всего и изображен на известной картине В.И. Сурикова «Переход

Суворова через Альпы». Стоя на мосту в теснине между нагромождениями скал и вглядываясь в пропасть, сегодня практически невозможно себе представить, каким образом без специальных приспособлений и при наличии отчаянно сопротивлявшегося противника удалось совершить этот беспримерный подвиг.

Отступая, французы успели взорвать арку моста (теперь она полностью восстановлена), но здесь они совершили непростительную ошибку. Они не взорвали сам Чертов мост, а ограничились взрывом только арки. Это препятствие было само по себе достаточным, чтобы задержать продвижение русских по дороге. Но если иметь ввиду возможность восстановления моста, после того как русские им овладели, то полный взрыв моста оказался бы намного более действенным средством. Французы, вероятно, не думали, что мост будет столь успешно и быстро атакован, и потому рассчитывали, что смогут впоследствии им воспользоваться. В результате атаки суворовцы завладели мостом и взорванной аркой и смогли заняться восстановлением переправы, наложив поперек бреши в арке стволы деревьев и доски. Взятие Чертова моста по праву считается одним из прекраснейших примеров отваги и решимости. Работы по восстановлению переправы длились до 17 часов, и колонна прибыла в Вазен – небольшое селенье – ущелье Рейсы, где и сделала привал.

Мы вышли из машины и спустились к мосту. Справа от дороги сейчас находится небольшой двухэтажный домик, так называемый исторический ресторан, на стенах которого нарисованы эпизоды сражения за мост и красиво выполненный портрет Суворова с соответствующей надписью. Поодаль на восточном берегу реки в скале выбит огромный крест в память о русских героях. Территория вокруг этого памятника передана в дар России народом Швейцарии. Спускаемся и идем по мосту, его ширина достигает 3-3,5 метров, а длина составляет около 30-35 метров. Мост упирается в скалу и сворачивает направо вместе с дорогой на 90 градусов, еще сотню метров дорога проходит в выдолбленном проеме над пропастью и потом сворачивает влево. Здесь теснина немного расширяется, появляются хилые деревья и редкий кустарник. Старая дорога петляет рядом с новой, и по ней приятно пройти пешком: через несколько километров еще один красивый старинный мост через Рейсу. Мы едем дальше вдоль реки, вскоре появляется Амштег, куда Суворов прибыл до рассвета 26-го, ночью; после короткой остановки он направился дальше в Альтдорф – родину Вильгельма Телля, и оказался там в полдень. Мы же прибыли в Альтдорф в 15 часов. Альтдорф – аккуратный альпийский городок с красивой старинной ратушей и большим памятником Телля на главной площади. Здесь имеется и историческая гостиница, в которой, возможно, останавливался Суворов. За Альтдорфом дорога, упираясь в Люцернское озеро, идет через многочисленные туннели и путепроводы вдоль берега, оставляя озеро с левой стороны по ходу движения. Берег озера здесь представляет многокилометровую отвесную скалу, о которую разбиваются волны озера. Сейчас по этой дороге можно за короткое время доехать до Швица – маленького

швейцарского городка, к которому так стремился Суворов 202 года назад. Однако в то время положение было совсем другим.

Выйдя из Альтдорфа, передовые отряды обнаружили, что Сен-Готардская дорога обрывается у берега. Путь отрядам преградила непроходимая горная масса, никакого подобия дороги или даже тропы вдоль озера не было видно, а на самом озере не было никаких перевозочных средств. В Альтдорфе Суворов убедился в ужасающей ошибке, в которую его вовлекли превратный образ мыслей и легкомыслие австрийского генерального штаба.

В результате после шести дней непрерывных переходов армии то вверх то вниз по скалистым крутизнам армия оказалась перед очередной, еще более сложной задачей. С одной стороны, требовалось несколько дней отдыха, чтобы подождать прибытия продовольствия, с другой, была опасность, что французы за это время преградят русским путь в Муттенскую долину и заставят двигаться через неудобный перевал Клус в долину Линты и далее в Рейнскую долину. Однако Суворов принял решение не дожидаться подхода продовольствия и повел армию по такой пешеходной тропинке, которая даже ему до этого не попадалась и на которую не ступали ноги ни одной армии с тех пор, как ведутся войны. Это свидетельствовало о невероятной силе воли полководца и замечательной преданности войск. Это решение он принял в Альтдорфе, и уже 27 утром он выступил к Муттену. Дальнейшее продвижение Суворова через Альпы закончилось 8 октября прибытием в Иланц. Последняя часть похода была еще более трудной и выдающейся, но мы не смогли из-за недостатка времени проследить этот путь. Здесь надо только добавить, что этот поход, совершенный через столь необычную для русского человека страну, представляется неудержимым потоком, прорывающим все плотины, поставленные французской армией у Сен-Готарда, Криспальта, Амштега, Альтдорфа и в Клентале, а преодоление каждой из плотин – победой над неприятельской армией. И даже когда солдаты валились от усталости в Муттенской долине, а неприятельский главнокомандующий сам прибыл с целью окончательно их разгромить, суворовцы набросились в очередной раз на него и выгнали из Муттена, перепуганного и смятенного.

Мы же поехали вдоль Люцернского озера по дороге, которой не было 202 года назад, и в которой так нуждался Суворов, чтобы достичь Швица. Заехав в Люцерн и побыв здесь 3 часа (это вполне достаточно для осмотра многочисленных достопримечательностей), преодолев за этот день около 900 километров, возвратились поздно вечером в Лозанну. В 5 часов утра следующего дня я вылетел домой в Петербург.

Статья опубликована в журнале Санкт-Петербургский Университет, 14-16, 2001 год.

<http://fotki.yandex.ru/users/petrosyan-leon/album/205694/?p=5>

<http://fotki.yandex.ru/users/petrosyan-leon/album/205694/?p=6>
<https://picasaweb.google.com/117919047400413299240/201303>

Профессор Л.А. Петросян

2001 год.